



Séminaire Régional
sur **les Déplacements
Urbains en Méditerranée**

Sous le thème

QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

22 & 23 janvier 2008, Skhirat, Maroc

[organisation institutionnelle, planification]

Serge Méry, 1^{er} Vice Président du STIF, Région Ile de France

Présentation de la Région Ile de France

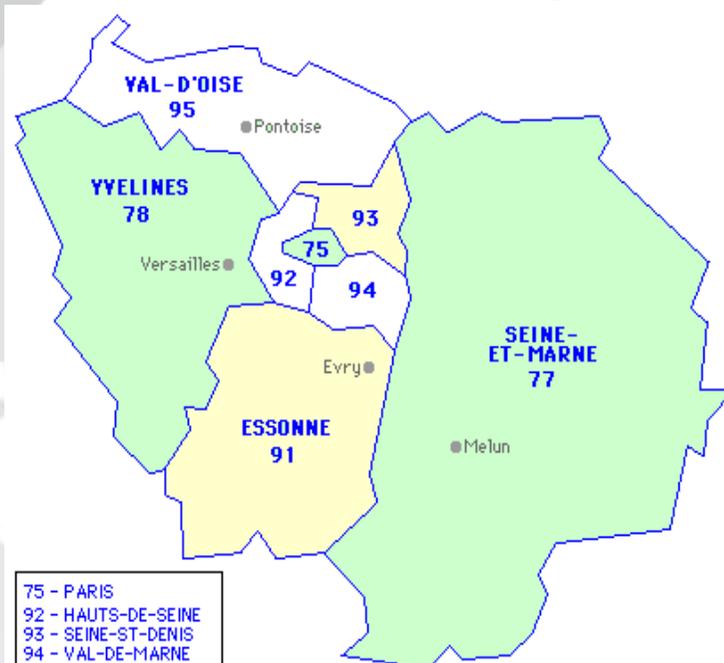


- 11.5 millions d'habitants (18.13% de la population française)
- 5.3 millions d'emplois
- 29% du PNB
- Ile de France : 12,000 km²
- Ville de Paris : 105 km²



L'Ile de France est composée de 8 départements et de plus de 1200 communes

- Paris est le noyau central
- 8 départements
- 3 départements formant la petite couronne
- 4 départements formant la grande couronne



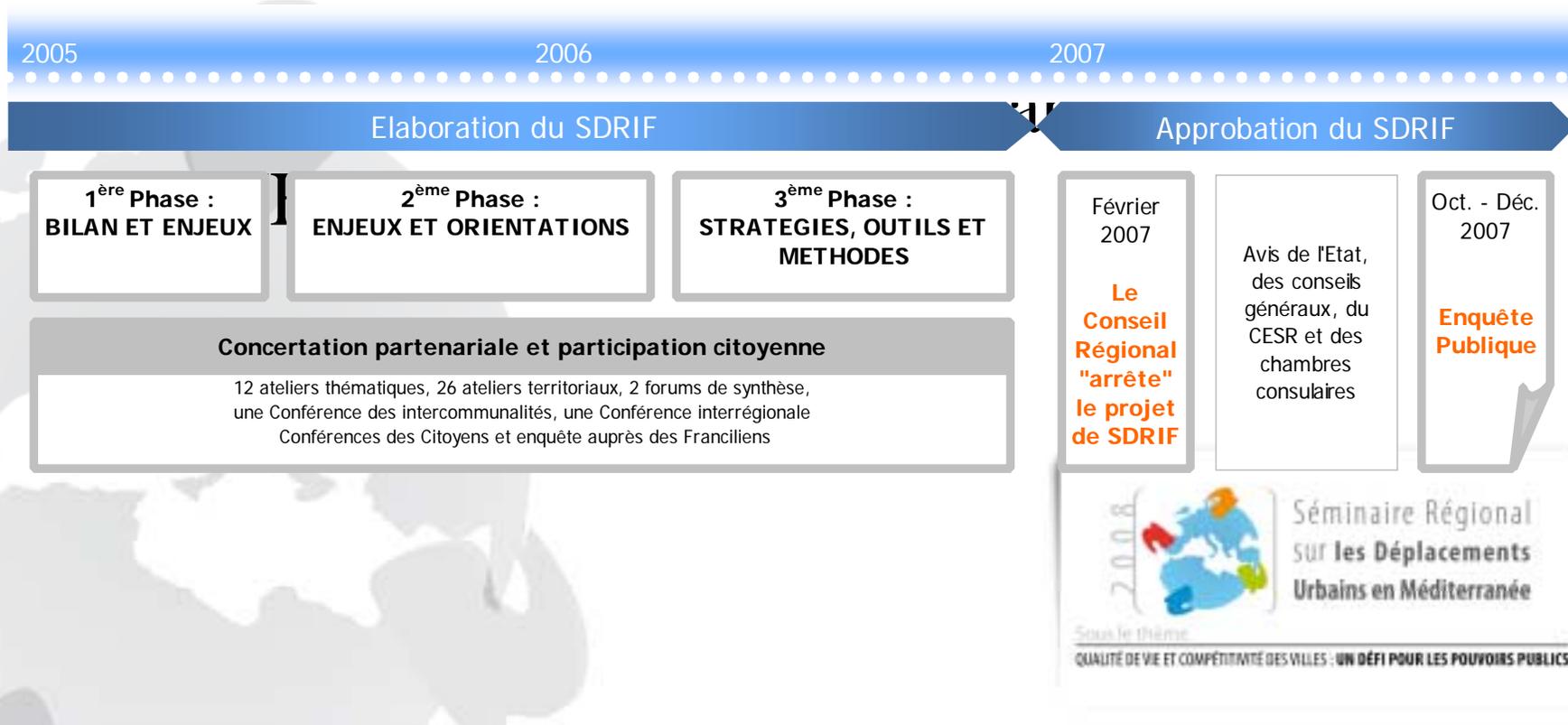
Qu'est-ce que le SDRIF?

- Un **document-cadre** de référence à l'horizon 2030 pour l'aménagement du territoire dans toutes ses dimensions :
 - Développement économique
 - Habitat
 - Transports
 - Préservation de l'environnement
 - Implantation des grandes infrastructures et des équipements d'importance régionale
- Le SDRIF permet de :
 - Formaliser une **stratégie** d'aménagement et de développement régional;
 - Fournir un outil de la **maîtrise spatiale** du territoire francilien
 - Orienter et encadrer les documents d'échelle régionale tels que le **Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France** (PDUIF) ou les documents locaux d'urbanisme tels que les **Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT)** ou les **Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)**



Les étapes de l'élaboration du SRDIF

- Le **Conseil Régional d'Ile-de-France** est chargé de son élaboration avec l'**État**.



Promouvoir une nouvelle politique des transports au service du projet régional

- Un constat : une **croissance forte de l'usage de l'automobile**, en particulier pour les déplacements de banlieue à banlieue
- Des objectifs :
 - Développer et coordonner l'offre de déplacement pour faciliter une **mobilité raisonnée** des personnes et un transport durable des biens
 - Atteindre une **articulation optimale entre systèmes de transport et aménagement**
- Des moyens :
 - Rendre les **transports collectifs** plus performants et mieux maillés
 - Préserver le fonctionnement des réseaux routiers complétés
 - Améliorer les conditions d'utilisation des modes doux, marche et vélo
 - Préserver et développer le fonctionnement multimodal du transport de marchandises et de la logistique
 - Renforcer l'accessibilité nationale et internationale



Le schéma spatial régional

- Le **polycentrisme** : concept inscrit dans les objectifs des schémas directeurs précédents.
- Le projet de SDRIF vise à poursuivre ce développement sous une forme **plus compacte**, au sein de **bassins de vie** mieux hiérarchisés autour des **pôles urbains**, et favorisant la protection de l'environnement.
- Promouvoir une ville plus compacte et plus dense pour répondre au défi du logement et à l'accroissement des contraintes climatiques et énergétiques.
- Développer l'offre urbaine et la qualité de vie, renforcer le potentiel économique et l'attractivité internationale



Les Transports Collectifs

- Rendre les **transports collectifs** plus performants et mieux maillés.
- Développer le réseau pour **accompagner le projet urbain**.
 - mieux répondre aux besoins de transport d'une **agglomération centrale dense**
 - prolongement des lignes de métro, amélioration de la qualité de service sur le réseau express régional et Transilien...
 - mettre en relation des **polarités urbaines** voisines de l'agglomération centrale
 - liaisons de rocade en tramway, liaison Arc Express...
 - accompagner l'urbanisation de **nouveaux secteurs**
 - desserte du plateau de Satory...



Les projets de transports collectifs à mettre en oeuvre



2008



Séminaire Régional
sur les Déplacements
Urbains en Méditerranée

Sous le thème
QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

Présentation des transports publics en Ile de France

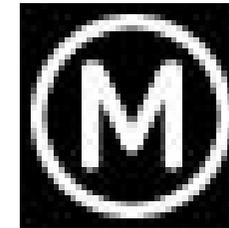
- 1900 : inauguration de la première ligne de métro (Vincennes /Maillot)
- 1937 : création de la SNCF par nationalisation et fusion de 5 compagnies privées
- 1948 : création de la RATP par nationalisation et fusion de 2 compagnies privées
- 1957 : fermeture de la dernière ligne de tramway (Versailles)
- 1969 : premier tronçon de RER A
- 1971 : création du Versement transport
- 1975 : création de la carte orange
- 1992 : première ligne de nouveau tramway (St Denis/Bobigny)
- 1998 : première ligne de métro entièrement automatique



RER et réseau ferré lourd



Réseau du Métro



Photos de bus



Photos de Tramways



Les réseaux de transport publics sont exploités à la fois par des opérateurs publics et privés

- SNCF - Entreprise publique nationale - Monopole
 - réseau de chemin de fer
 - 5 lignes de RER dont 2 partagées avec RATP
- RATP - Entreprise publique nationale - Monopole
 - réseau de métro
 - réseau de tramway
 - 2 lignes de RER
 - 4300 bus - 266 lignes dans la zone centrale
 - 2865 millions de voyageurs en 2006
 - 655 millions de voyageurs en 2006
- OPTILE- association de 90 opérateurs de bus privés
 - 3900 bus - 1050 lignes en grande couronne
 - titulaires de droits exclusifs sur leurs lignes
 - 287 millions de voyageurs en 2006



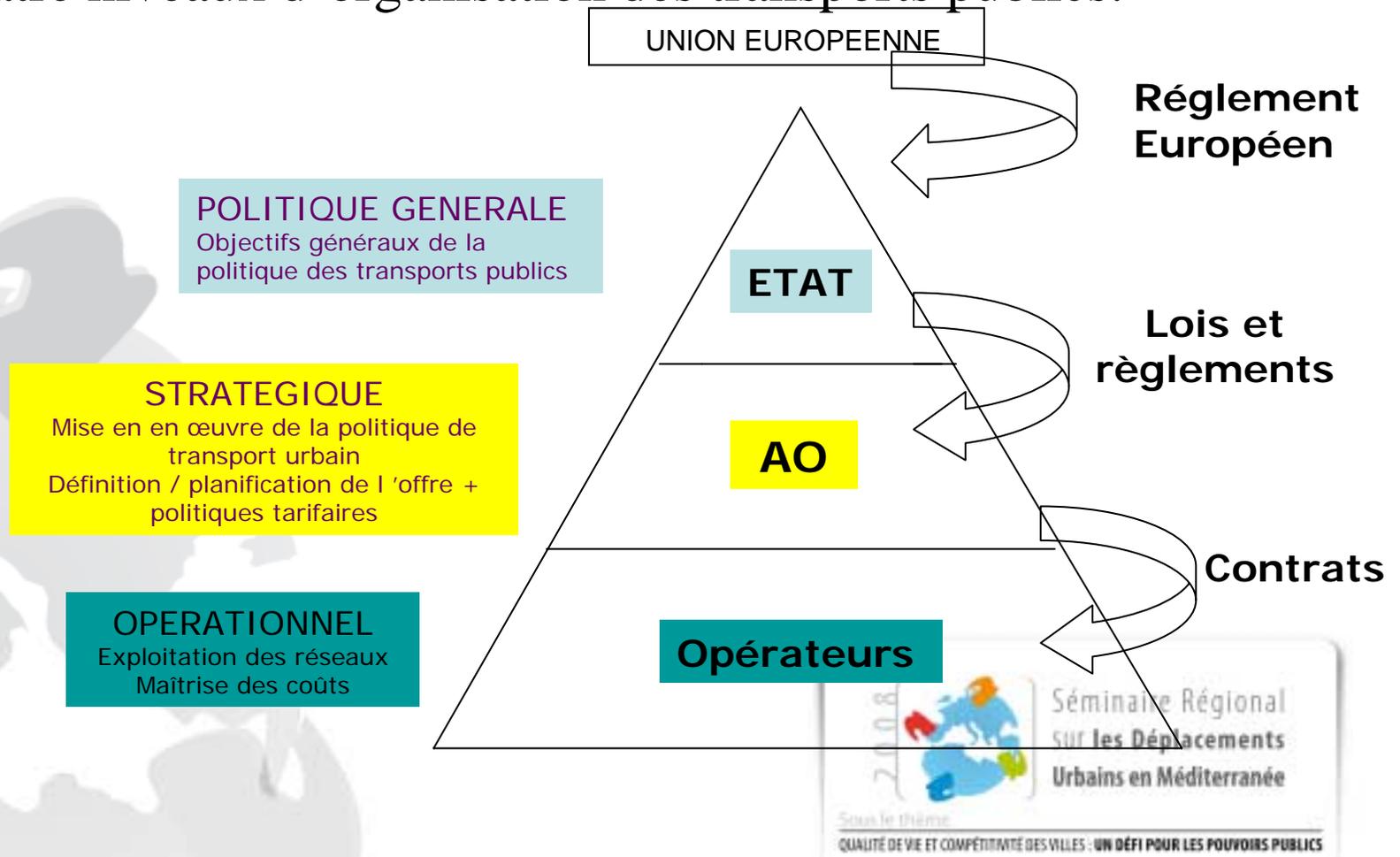
Chiffres de la mobilité

- Les habitants de l'Ile-de-France âgés de + de 6 ans effectuent chaque jour 35 millions de voyages représentant 3.5 voyages/personne :
 - 34% à pied
 - 20% en transport public
 - 44% en voiture
 - 2% en deux roues et taxi
- Répartition par modes (voyages mécanisés) :
 - 30% en transport public
 - 67% en véhicule individuel
 - 3% en deux roues et taxi
- Parts de marché (transports collectifs) :
 - 60% pour les déplacements internes à Paris, les déplacements entre Paris et la Petite Couronne et les déplacements entre Paris et la Grande Couronne
 - moins de 10% pour les déplacements de banlieue à banlieue
- Equipement en véhicule :
 - 1 véhicule par ménage en moyenne
 - 30% n'ont pas de véhicule individuel (53% à Paris)
 - 420 voitures / 1000 habitants (287 à Paris)



Présentation du Stif Organisation et Missions

- Les quatre niveaux d'organisation des transports publics:



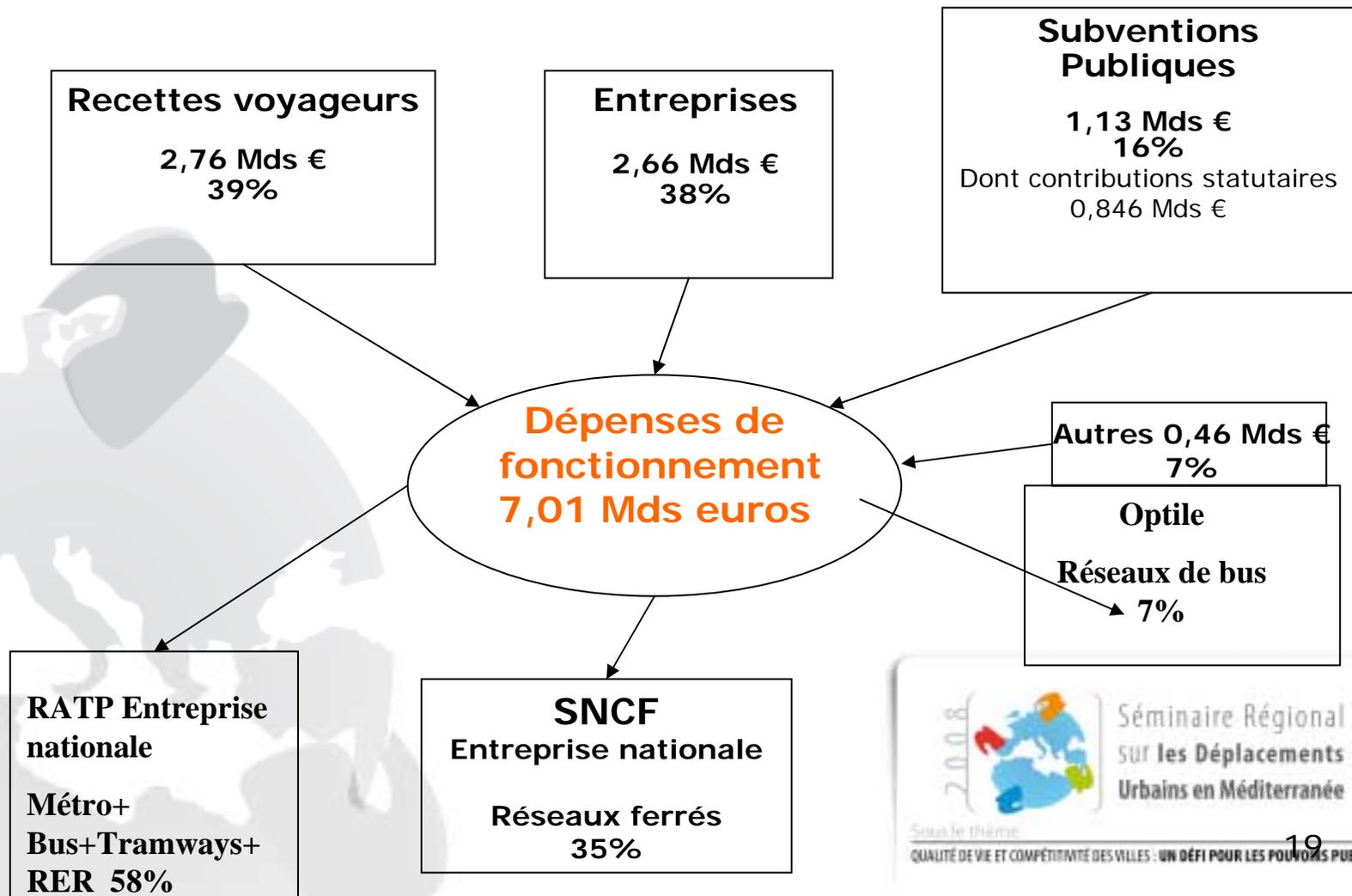
Les 3 missions essentielles du STIF

- **Organisation des transports publics en IdF**
 - désignation des exploitants : fixation et approbation des lignes et des arrêts (inscriptions au plan régional des transports) définition des conditions générales d'exploitation
 - fixation des tarifs et création des titres de transport
 - contractualisation avec les opérateurs afin de définir le niveau de l'offre et la qualité de service (les contrats avec la RATP et la SNCF ont été une exigence de la Région à son entrée au STIF en 2001 mettant fin au régime d'indemnité compensatrice)
 - assurer l'équilibre financier du système des transports publics (7,01 mds € en 2006)
- **Extension des réseaux et amélioration de l'offre**
 - vigilance quant à la cohérence des plans d'investissement concernant les services de transport public en Ile de France et quant au respect des objectifs et des coûts des projets
 - approbation des nouvelles infrastructures (schéma de principe) et pilotage d'études sur la faisabilité et l'opportunité
 - amélioration de la qualité de service en finançant les équipements nécessaires notamment au travers de la mise en œuvre du Plan de Déplacement Urbain PDU
 - financement d'expérimentations (ex : bus propres)
- **Prévision et planification**
 - études préalables sur les grands investissements à réaliser
 - études en amont sur les dessertes à développer dans un secteur géographique donné
 - analyse des déplacements et de leur évolution
 - mesure de l'opinion des habitants (baromètre de satisfaction)



Aspect financiers et patrimoniaux

Financement du fonctionnement des transports publics en 2006



Les enjeux pour le STIF priorités et premières décisions

- Améliorer « l'existant » et préparer « l'existant » à l'avenir
- → Contractualisation STIF/SNCF et STIF/RATP :
- renégociation en 2007 et Contractualisation avec Optile
- → Moderniser le réseau
- → Augmenter l'offre de transport



Bilan et orientations

- Définis sur les thèmes prioritaires de la décentralisation et leur déclinaison contractuelle :
 - 1- Développer l'**offre** de transport
 - 2- Améliorer la **qualité** de service
 - 3- Impulser et garantir une politique ambitieuse d'**investissements**
 - 4- Optimiser les marges de manœuvre financières (niveaux et mécanismes de **rémunération**)
 - 5- Renforcer la **Communication**
 - 6- Améliorer le **suivi** et le **contrôle** de l'exécution du contrat

Le matériel roulant

Lors de son Conseil du 11 octobre 2006, le STIF a approuvé un programme global de renouvellement et de rénovation du matériel roulant Transilien SNCF d'un montant de 2,094 milliards d'euros et a voté la convention de financement. Le STIF s'engage à financer cette opération à hauteur de 50% soit 1,048 milliard d'euros.

Cet engagement va permettre :

- l'acquisition de 172 rames de la Nouvelle Automotrice Francilienne (NAT)
- l'achat de 24 Automotrices de Grande Capacité (AGC)
- la rénovation confort de 635 voitures à deux niveaux Z 20500



Nouvelle automotrice Transilien NAT



Séminaire Régional
sur les Déplacements
Urbains en Méditerranée

Sous le thème
QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS

L'Offre, le réseau structurant régional, MOBILIEN

Premiers renforcements proposés sur le réseau structurant régional :

- **Grande couronne** : 39 lignes pour un total de l'ordre de 9 millions de km nouveaux par an
- **Petite couronne** : 13 lignes en rocade et 7 lignes en radiale de l'ordre de 3,1 millions de km nouveaux par an
- **Paris** : 10 lignes Mobilien et 8 lignes de liaison Paris Banlieues de l'ordre de 2,5 millions de kilomètres par an



Offre de nuit

Lors de sa séance du 10 avril 2006, le Conseil du STIF a décidé :

- la prolongation, à compter de la fin 2006, d'une heure des services du métro le samedi soir ainsi que les veilles de fête
(derniers métros à 2H15 contre 1H15 actuellement)
- la prolongation, en décembre 2006, d'une heure des services du métro le vendredi soir (derniers métros à 2H15 contre 1H15 actuellement)



La planification à moyen terme et à long terme, mise en œuvre du CPER puis du contrat de projet

- Les projets d'investissements sont planifiés dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (adopté par l'Etat et la région Ile-de-France)
- Ils sont financés dans le cadre du contrat de plan Etat-région (CPER) qui devient le contrat de projet Etat -Région auquel les collectivités peuvent s'associer. Leurs financements ne transitent pas par le STIF
- Les projets sont décidés par le Conseil du STIF qui en particulier adopte un schéma de principe (version du projet tenant compte de la concertation préalable) et un avant projet (document élaboré après l'enquête publique)
Les différentes étapes d'un projet d'infrastructure nouvelle, d'extension ou d'aménagement de lignes existantes, depuis leur conception jusqu'à leur mise en œuvre, sont donc pilotées par le STIF.



Le bilan financier

(en M€)	<i>Engagements totaux inscrits au CPER art. 1 (valeur 2000)</i>	Total des opérations TC inscrites au CPER (valeur 2000)	Montants des conventions approuvées à fin de travaux
État	832	932	622
Région	1 646	1 906	1 349
TOTAL	2 478	2 838	1 970

Soit (par rapport à l'engagement art. 1) :

⇒ 74,7% pour l'État et

⇒ 81,9% pour la Région

Nota : Quelques AP État ont été ouvertes début 2007 (comptabilisées ici car rattachées au 12e CPER).



Le bilan par département

% des engagements par rapport à l'enveloppe CPER

